

# Wo sind sie geblieben?

Nur ein Drittel aller ehemaligen Interflug-Piloten blieb der Verkehrsluftfahrt erhalten

**S**ymptomatisch für viele frühere Piloten der Interflug, der staatlichen Fluggesellschaft der untergegangenen DDR, ist die Haltung eines erfahrenen Berliner Kapitäns, der für ein renommiertes deutsches Charter-Unternehmen fliegt: „Lassen Sie mich da 'raus, ich hab' mir jetzt oft genug die Finger verbrannt und einen auf den Deckel bekommen.“ Er wolle seine Ruhe haben und sei froh, daß er seinen Job behalten habe und wieder fliegen dürfe. Auch wenn man im Westen ja noch oft genug als „Flieger zweiter Klasse“ gelte. Der Frust sitzt tief. Vor allem bei denen, die nicht mehr fliegen können oder nur in Jobs untergekommen sind, die ihrem Können nicht gerecht werden. So mancher Versuch, das Schicksal der rund 400 Flugkapitäne – dieser Titel wurde verliehen, nicht auf dem Wege der Seniorität erworben – Kommandanten, Co-Piloten, Navigatoren und Flugingenieure der Interflug zu ergründen, endet oft an einer Mauer, die in den zehn Jahren nach dem Mauerfall sogar wieder gewachsen zu sein scheint.

## Kluft zwischen Ost und West

Wer als Flugkapitän mit 20 000 Flugstunden „aussortiert“ worden ist und mit einer Rente von gerade 2000 Mark oder nur wenig mehr auskommen muß, ist frustriert – auch, weil die Altersbezüge im Westen oft das Vier- und Fünffache betragen. Ein Flugkapitän mit vier Ärmelstreifen, der selbst jahrelang junge Piloten trainiert hat und nun auf dem rechten Sitz fliegen muß, denkt nicht viel anders, auch wenn er froh ist, überhaupt noch fliegen zu dürfen. „Und dann gibt es da noch die vielen Bordingenieure, die auf der Strecke geblieben sind“, betont Condor-Flugkapitän Dr. Ulrich Unger, studierter Ingenieur für Flugzeugführung und 1966 Angehöriger des ersten Interflug-Lehrganges. Für Unger und manche seiner Kollegen war die kurzfristige Etablierung der Südflug 1990 ein Sprungbrett in eine gesicherte Zukunft. Unger: „Wir hatten Glück.“ Die andere Seite beschreibt der Routinier mit entwaffnender Offenheit: „Mir ist es schon passiert, daß ich alte Kollegen in Schönefeld getroffen habe, die heute als Ramp-Agent oder als Crewbus-Fahrer arbeiten. Viel mehr als 2500 Mark gibt's da nicht. Aber erstens brauchen sie Arbeit, und zweitens haben sie so noch ein wenig Kontakt zu ihrer alten Welt. Doch das tut auch weh.“ Und dann gibt es die – mehrheitlich – ganz Jungen, von denen viele pragmatisch gehandelt haben: Sie vor allem fanden ihren Weg nach Deutschland. Und dazu ein paar, die sich voller Selbstbewußtsein



ausschließlich auf ihr Können verlassen und bewährt haben.

Gerhard Betzoldt gehört zu ihnen. Der Airbus-A310-Pilot bewarb sich bei Emirates und ist nun schon seit einigen Jahren Flugkapitän bei der renommierten Airline der Vereinigten Arabischen Emirate. In Dubai ist Gerhard Betzoldt geachtet und respektiert – nicht nur geduldet, wie sich so mancher Interflug-Pilot noch immer in Deutschland fühlt.

## Piloten, die nicht erwünscht waren

Die Interflug zählte einst unter ihrem großen Dach über 8000 Mitarbeiter einschließlich der Beschäftigten an den fünf DDR-Flughäfen, bei

der ostdeutschen Flugsicherung und beim Agrarflug. Als sie am Ende war, standen 400 Männer der Interflug vor dem Nichts. „Diese Branche war tot“, erinnert sich Uwe Lambrecht, Jahrgang 1944, einer der populärsten Piloten der DDR, heute Boeing-737-Check-Kapitän bei Air Berlin. „Wir kamen auf einen Markt, der miserabel war. Und dann mußten wir auch noch begreifen, daß wir eigentlich nicht fliegen konnten, schon gar nicht Long Range. So sah man es im Westen. Rundherum: Man wollte uns nicht. Nach zehn Minuten hatte man mir bei der Lufthansa klar gemacht, daß ich nicht in das 'homogene Umfeld' passe.“ Von den rund 400 Männern aus den Cockpits der Interflug, das zeichnet sich heute in groben Zügen ab, hat etwa ein Drittel wieder einen Job entsprechend seiner Quali-



*Uwe Lambrecht, Boeing-737-Kapitän bei Air Berlin, ist einer der wenigen Interflug-Piloten, die nach der Wende gute Jobs bekommen haben. Das Kabinenpersonal ist allerdings zu einem gewissen Teil bei der Lufthansa-Tochter Condor untergekommen.*



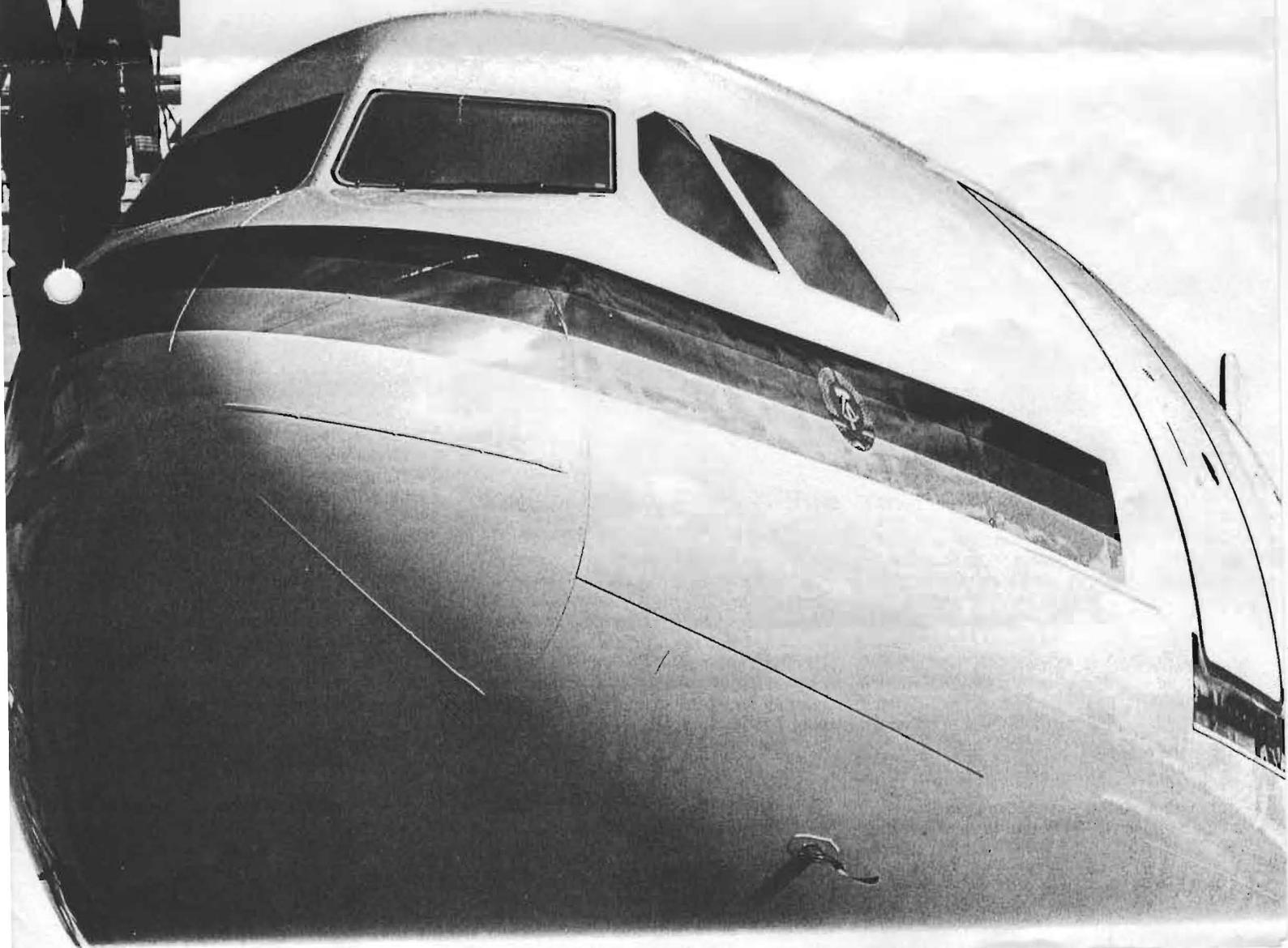
fikation gefunden. Ein weiteres Drittel tingelt auf „kleinen Mühlen“ durch Deutschland und Europa und erhält sich trotz erheblicher Schwierigkeiten seinen Flugschein oder ist in luftfahrtnahen Berufen untergekommen. Und ein Drittel ist ganz aus der Luftfahrt verschwunden, etwa die Hälfte davon aus Altersgründen.

Uwe Lambrecht, der ein halbes Jahr lang bei einem Berliner Asbest-Sanierungsunternehmen gearbeitet hat („Ich wollte nicht arbeitslos sein!“), und viele andere empfanden es nach eigener Einschätzung als entwürdigend, wie sie im Westen „willkommen“ geheißen wurden. Lambrecht hat in seiner Karriere rund 19 000 Flugstunden gesammelt, darunter 700 im Segelflugzeug, 1000 auf dem Airbus A310 und 6000 auf der Boeing 737. Der leidenschaftliche Segelflieger war auch Mitglied der DDR-Nationalmannschaft im Präzisionsflug. Heute sagt Lambrecht, er sei glücklich, für Air Berlin fliegen zu können: „Hier stimmt die menschliche Atmosphäre.“ Doch auch dieser selbstbewusste Pragmatiker will seine Vergangenheit nicht vergessen: „Ich möchte nicht mehr tauschen und auch die alten Zeiten nie wieder haben, aber auch das steht fest: So schöne Zeiten in der Fliegerei wie bei der Interflug kommen nicht wieder.“ Daß viele so denken, läßt sich daran ermesen, daß regelmäßig Wiedersehens-Treffen stattfinden. Heute die früheren Tupolew-Piloten, morgen die Iljuschin-Flieger. Und dann die alte DDR-Flugsicherung. Und immer heißt es bei diesen

Nostalgiefesten: „Weißt Du noch, damals...?“ Der Kreis wird stetig größer. Die „alten Adler“ der DDR erinnern sich ihrer Vergangenheit mit Wehmut und können es Treuhand und Lufthansa bis heute nicht vergessen, daß sie die Interflug nicht haben überleben lassen...

## Ein tragisches deutsches Schicksal

Uwe Lambrecht, der Flugkapitän aus dem Spreewald, der sich längst als Berliner fühlt, ist in Deutschland angekommen – sein Zwillingbruder Lutz hat es nicht geschafft. „Die Lambrechts“ waren jahrelang fast ein Synonym für Interflug. Die beiden Zwillinge gehörten zu den populärsten DDR-Bürgern. Bekannt wie Stars des Sports oder des Show Business. Gemeinsam hatten sie als Segelflieger begonnen. Ihr Großvater, einst Tischler im Flugzeugbau, hatte sie begeistern können. Gemeinsam hatten sie an der Dresdner Hochschule für Verkehrswesen studiert. Beide wurden Checkkapitäne auf der Iljuschin IL-62. Als der frühere IL-62-Staffelleiter Lutz Lambrecht nach der deutschen Vereinigung keinen Platz mehr im Cockpit fand, brach für ihn eine Welt zusammen. Lutz Lambrecht nahm sich das Leben. Uwe Lambrecht sagt es mit aller gebotenen Zurückhaltung heute so: „Da hat mein Bruder durchgedreht, das hat er nicht verwunden.“ Lutz Lambrecht, ein deutsches Schicksal der anderen Art.



Für Air Berlin fliegen heute immerhin zehn ehemalige Interflug-Mitarbeiter, unter ihnen mit Michael Audem ein ehemaliger Navigator und mit Frank Lukas ein früherer Techniker, der die Umschulung zum Piloten geschafft hat. Lufthansa CityLine beschäftigt 25 ehemalige Interflug-Piloten, sieben Techniker der früheren DDR-Airline und außerdem elf Flugbegleiter. Beim deutschen Ferienflieger Condor sind 30 ehemalige DDR-Piloten – vornehmlich in Berlin – beschäftigt. Ihr Weg führte mehrheitlich über die Südflug in die Cockpits der großen Lufthansa-Filiale. Und auch das ist eine interessante Zahl: Nicht weniger als 150 der einst rund 400 Flugbegleiter der Interflug fliegen heute für Condor – Kerstin Auersch, die schon 1990 bei der Südflug landete, findet ihre neue Welt rundweg „sehr positiv“. „Es hat keinen Zweck, den alten Zeiten nachzutrauern“, bekennt sie, räumt aber im selben Atemzug ein: „Rund ein Drittel unseres alten Kabinenpersonals hat keinen Job mehr in der Branche bekommen.“ Und mancher hätte wohl auch seine Probleme gehabt. Kerstin Auersch: „Es geht heute knallhart nach Leistung.“ Olaf Fritzsche, der Condor-Stationsleiter in Schönefeld, pflichtet seiner Kollegin bei: „Anfangs gab es viel Verbitterung, aber später kam doch Freude auf, daß man wieder fliegen konnte.“ Olaf Fritzsche, der in Kiew Flugzeugmechanik studiert hat und problemlos den Sprung aus der Welt der Triebwerkswartung und Flugzeuginstandhaltung der Interflug den Weg zur Condor fand – mit der kurzfristig kreierten Zwischenstation InterCondor – bestätigt gern, „daß wir bei der Interflug eine große Familie waren“. Aber die „Überlebensängste“ der Wendejahre haben, so gibt er zu, auch „zu vielen Rivalitäten und manchen Nickligkeiten geführt“. Olaf Fritzsche gehört zu denen, die keine Probleme gehabt haben, endgültig seinen neuen Platz zu finden. Bei Condor in Kelsterbach heißt es: „Der Mann kann was, der ist wirklich sehr tüchtig.“

## Der „fliegende Landwirt“ aus Mecklenburg

Den Interflug-Technikern, die als erste den Airbus A310 in Toulouse kennenlernten, ist von den Lufthansa-Leuten schon vor 1990 viel Hilfeleistung gegeben worden. Interflug-Techniker fanden, wie sie sagen, faire Unterstützung bei ihren Kollegen der Hamburger Lufthansa Technik. „Uns ist von Klaus Nittinger viel geholfen worden. Wenn es irgendwo im großen Haus Lufthansa mal wieder Ängste gab vor den 'politischen Kadern' aus dem Osten, hat sich der Nittinger doch immer nur eine Beule gelacht.“ Schließlich durfte, wer „kaderpolitisch“ nicht gründlich durchleuchtet war, nicht in den Westen. Also ging hierzulande das Gespenst vor den östlichen Agenten um. Und weil die Lufthansa-Leute zur Wendezeit überdeutlich auf Distanz zu ihren Kollegen im Osten gingen, konnte bei vielen, die auf der Strecke geblieben sind, der Verdacht nie ausgeräumt werden, daß bei der Lufthansa schon vorher „schwarze Listen“ über politisch mißliebige Piloten existiert haben – dieses Gerücht ist immer wieder dementiert, aber nie überzeugend ausgeräumt worden.

Immerhin waren – schätzungsweise – vier Fünftel aller DDR-Piloten Reserve-Offiziere.

Führte der Weg in die Cockpits der Interflug in den 60er und frühen 70er Jahren noch vorrangig über die Dresdener Hochschule für Verkehrswesen – eine qualifizierte Ausbildung, die weltweit Respekt genoß – so sah die Welt ab 1974 anders aus: Wer Flieger werden wollte, mußte erst einmal ein politisch sauberes Elternhaus haben, ging zur paramilitärischen Gesellschaft für Sport und Technik (GST) und anschließend zur Nationalen Volksarmee (NVA) – am Ende stand der Traumberuf Pilot. Und nur der schaffte es, der eine reine Kaderakte hatte, wie das im Politjargon des „ersten Arbeiter- und Bauernstaates auf deutschem Boden“ hieß. Pechvögel waren die, bei denen der Haussegen schief hing und die Ehe zerbrach. Wer sich von seiner Frau trennte – oder umgekehrt – durfte im Normalfall nur noch in den sozialistischen Osten fliegen. Er galt in der Chefetage als potentieller „Republikflüchtling“. „Wir hatten einen Kollegen, der flog dann nur noch Berlin-Moskau und zurück, der wurde langsam rammdösig“, erzählt der „fliegende Landwirt“ Hartwig Ahrens, Jahrgang

gens am liebsten Agrarflieger geworden. „Aber das ging nicht. Man sagte mir, der Staat hätte zu viel in meine Ausbildung gesteckt. Wenn ich heute daran denke: Gottlob wurde ich nie Agrarflieger! Von denen fliegen nur noch wenige.“ Per Losverfahren landete der ehemalige Condor-Pilot 1994 bei der Lufthansa. „Da war ich erst mal der Exot, der Ossi. Heute ist alles okay, aber anfangs merkte ich doch, wie die Flugbegleiter hinter meinem Rücken wispern: 'Keine Ossi-Witze mehr, der Alte vorn kommt wirklich aus dem Osten'.“

Hartwig Ahrens gehört zu der Handvoll Interflug-Piloten, die den Weg zur Lufthansa gefunden haben, auch wenn die Lufthansa noch heute offiziell erklärt, keine Interflug-Piloten übernommen zu haben. Formell stimmt das sogar: Die einstigen DDR-Piloten gingen immer den Weg über Zwischenstationen, meist via Condor. Heute fliegen für die Lufthansa allerdings sogar zwei frühere Männer aus der einst elitären Regierungsstaffel der DDR, die man beim Kranich in Frankfurt anfangs überhaupt nicht haben wollte. Jürgen Kuhlke bei-



1957. Der heutige Boeing-737-Kapitän der Lufthansa lebt in dem kleinen Flecken Heide, einem Ortsteil Boitzenburgs, im Süden Mecklenburgs. Ganze neun Häuser hat Heide, vor der Wende waren es gar nur sieben. Ahrens war jahrelang Co-Pilot auf der Tupolew TU-134, wurde mit 16 Jahren flugtauglich und bei der GST im benachbarten Neustadt/Glewe Motorflieger, kam 1976 zur NVA, wo er es auf dem berühmten Mehrzweckflugzeug Antonow AN-2 auf 250 Flugstunden brachte. 1979 wurde er Navigator und später Co-Pilot. Kapitän wurde er nie. „Das ging nach Gesicht, nicht nach Seniorität, da mußte man schon seine Fürsprecher haben. 'Und solange Du noch nicht 27 bist, lassen die Dich sowieso nicht 'raus in den Westen', hat mir mal mein Boß gesagt.“ Der Mecklenburger Bauernsohn, Herr über 34 Hektar Wald und Wiesen, kann heute nur noch darüber lachen. Zu DDR-Zeiten wäre er übri-

spielweise, einer der Ex-Elite-Flieger, wurde nach der Wende Fluglehrer an der Lufthansa Verkehrsfliegerschule in Bremen, ehe er schließlich doch wieder auf die Linie wechselte. Mittlerweile ist Kuhlke Boeing 747-Copilot.

## Kapitäne auf dem rechten Sitz

Auch bei der Germania Fluggesellschaft sind viele ehemalige DDR-Piloten untergekommen, unter ihnen mehrere Angehörige der früheren Regierungsstaffel. Vier Airbus-A310-Kapitäne der Interflug fliegen heute für Hapag-Lloyd – als ehemalige Kapitäne auf dem rechten Sitz! Da beginnt die Zwei-Klassen-Gesellschaft am Himmel, auch wenn der Hapag-Lloyd-Presse-sprecher besänftigend meint: „Wir sind mit ihnen sehr zufrieden.“ Was diese Piloten denken

# „Jeder, der nicht wieder untergekommen ist, ist ein ganz armer Kerl“

Generalleutnant a. D. Dr. Klaus Henkes, Jahrgang 1929, Doktor der Militärwissenschaften, war zwölf Jahre und drei Monate lang Generaldirektor der Interflug. Henkes, der von 1949 bis 1952 als Bergmann im Uranerzbergbau in Johanngeorgenstadt gearbeitet hat, studierte an der FDJ-Jugendhochschule, wurde Jagdflieger und schließlich Verkehrspilot mit alles in allem rund 8000 Flugstunden.



Eine spät erkannte Silikose zwang ihn 1970 zum Ausscheiden aus der aktiven Fliegerei. 1975 wurde er Stellvertreter des Ministers für das Verkehrswesen der DDR und 1978 Generaldirektor der Interflug. Am 1. Mai 1990 wurde Dr. Andreas Kramer sein Nachfolger – bis zum Ende der Interflug. Das Gespräch führten Karl Morgenstern und Dietmar Plath.

## Perfekte Russisch-Kenntnisse als Mitgift

Von seinem guten Russisch profitiert auch ein junger Mann, der Tupolew-TU-134-Navigator zur Zeit der Wende war, jedem Risiko aus dem



*Ihr Fachwissen aus den Ländern des ehemaligen Ostblocks hat manchen Piloten bei ihrer West-Karriere geholfen. Andre Schmidt, bei der Lufthansa Co-Pilot auf dem Airbus A310, gilt als ein wichtiger Mann, wenn es um Flüge zu GUS-Zielen geht. Angefangen hat er als Dolmetscher im Cockpit. Schmidts Vater war nach dem Zweiten Weltkrieg einer der ersten Männer der Interflug.*

Wege ging und angesichts der bevorstehenden Liquidation der Interflug einen völlig neuen Anfang suchte: Andre Schmidt absolvierte die Verkehrsfliegerschule der Lufthansa in Bremen mit Bravour und ist mittlerweile Airbus-A310-Pilot. Der 34jährige, der vier Jahre lang an der Akademie für Zivile Luftfahrt in Leningrad studierte, spielt inzwischen eine verantwortungsvolle Rolle bei den oft schwierigen Flügen zu den neuen Destinationen im Osten. Als russisch sprechender „Pfadfinder“ – „Ich begleitete zwei Jahre lang die Crews als ‚russischer Funker‘“ – wurde er Lufthansa-Flugbetriebsreferent für die GUS-Staaten. Daß er aus einer Berliner Fliegerfamilie stammt, rundet das Bild ab: Vater Günter Schmidt, 64, gehörte bei der Interflug mit ein paar Weltkriegspiloten zu den „Männern der ersten Stunde“ und wurde später einer der Verantwortlichen der Flugsicherung der DDR. Der

**?...: Worin unterschieden sich Piloten der Interflug von ihren Kollegen bei westlichen Fluggesellschaften.**

**Henkes:** Wer Fliegen nur als Job ansah, hatte bei uns keine Chance. Die Ausbildung war im ganzen RGW-System spartanisch wie in einer Kadettenanstalt. Man mußte schon enthusiastisch sein, mußte die Fliegerei wirklich lieben.

**?...: Welche Probleme mußten die Piloten der Interflug in den Jahren 1990 und 1991 vor allem bewältigen, als sie beruflich wieder Fuß fassen wollten?**

**Henkes:** Wir waren altersmäßig stark belastet. Das größte Problem, mit dem unsere Piloten zu kämpfen hatten, war ihr Alter. 40 Prozent waren schon 45 bis 65 Jahre. Wir hatten zu viele „alte“ Leute, denen die Umstellung schwer fiel. Außerdem gab es ausgerechnet damals wenige offene Stellen auf dem Pilotenmarkt.

**?...: Fiel den Interflug-Piloten der Übergang von den älteren sowjetischen Modellen auf die modernen westlichen Geräte schwer?**

**Henkes:** Bis auf die paar Besatzungen, die schon den Airbus A310 flogen, fiel den meisten der Übergang auf die Zwei-Mann-Cockpits ziemlich schwer. Das war übrigens nicht nur bei der Interflug so. Fast die Hälfte hat den Übergang vom Vier-Mann- zum Zwei-Mann-Cockpit nicht geschafft. Andererseits kenne ich kaum einen A310-Piloten von uns, der nicht wieder im Beruf untergekommen ist.

**?...: Ihre Piloten lebten in der DDR herausgehoben, galten als etwas Besonderes im Bild der öffentlichen Meinung, hatten deutlich höhere Gehälter und flogen**

**regelmäßig in den Westen. Außerdem lebten sie in der relativen Geborgenheit ihres sozialistischen Umfeldes. War das nicht für manchem Interflug-Piloten der „Umzug“ in die Welt der Marktwirtschaft eine ziemlich große Belastung?**

**Henkes:** Vielleicht, aber ich habe meinen Piloten immer gesagt, Ihr seid nichts Besonderes. Lokführer sind viel größere Helden als Ihr. Die haben 800 Menschen im Zug und sind darauf angewiesen, daß keiner der 200 Weichensteller an der Strecke schläft. Ihr habt nicht mehr Verantwortung als ein Lokführer.

**?...: Vielen früheren Interflug-Piloten war es nach der Wende egal, für wieviel Geld sie flogen. Hauptsache, sie durften weiterfliegen.**

**Henkes:** Natürlich, darauf haben manche Fluggesellschaften auch mit Erfolg gesetzt. Ein sicherer Job für wenig Geld war besser als eine ungewisse Zukunft bei der Lufthansa. Außerdem sollte man objektiv sein: Wer Enthusiast in der Fliegerei war, ist es geblieben. Aber grundsätzlich gilt auch: Jeder, der nicht wieder untergekommen ist, ist ein ganz armer Kerl. Doch es wäre unfair, das der Bundesrepublik anzulasten, auch wenn es einzelne sehr hart getroffen hat. Die Marktwirtschaft ist nun mal so.

**?...: Glauben Sie heute noch, daß die Interflug bei mehr gutem Willen im Westen eine Überlebenschance gehabt hätte?**

**Henkes:** Eine Rolle als Lufthansa-Konkurrenz wäre nicht möglich gewesen. Das ist klar. Dazu war am Ende auch das Verhältnis zwischen Ruhnau und Kramer zu gegensätzlich. Aber ich hätte meine Flotte im ganzen Ostblock erfolgreich fliegen lassen können.



**14. bis 16. September 1999**  
**Hubschrauber-Forum**  
 25. European Rotorcraft Forum (ERF)  
 in Rom  
**Informationen:** Agusta, Cascina Costa,  
 21017 Samarate, Varese, Italien  
 Telefon: 0039-331-229571  
 Fax: 0039-331-719186

**25. September 1999**  
**Pilotenschulung**  
 des deutschen Fliegerarztverbandes  
 e.V zum Thema „Fliegen, wo wenn  
 die Luft dünner wird“ im Hörsaal des  
 Landessportbundes - Hessen,  
 Otto-Fleck-Schneise 4,  
 63528 Frankfurt-Niederrad  
**Informationen:** Dr. T. Goliasch,  
 Landessprecher Fliegerarztverband e.V.  
 Telefon: 069-82361318

**26. September 1999**  
**Workshop**  
 Alle über Flugsimulation, vom PC  
 über d-ons, Software, inkl. Flug im  
 Boemg-737-Simulator bei RWL in  
 Mönchengladbach. Veranstaltet von  
 aerosoft und Joffi Flight Events.  
**Informationen:** aerosoft GmbH,  
 Lindberghring 12, 33142 Büren  
 Telefon: 02955-760310  
 Fax: 02955-760333  
 http://www.aerosoft.de

**28. bis 29. September 1999**  
**Luftfrachttage**  
 11. Internationale Luftfrachttage am  
 Flughafen Frankfurt, Sheraton Hotel  
**Informationen:** FAG/FIF-C  
 Telefon: 069-69066348

**28. September**  
**bis 1. Oktober 1999**  
**Helitech '99**  
 Helikopter-Ausstellung in Redhill beim  
 Flughafen London-Gatwick  
**Informationen:** Spearhead Exhibitions  
 Ltd., Ocean House,  
 50 Kingston Road,  
 New Malden, Surrey KT3 3LZ,  
 Großbritannien  
 Telefon: 0044-181-9499222  
 Fax: 0044-181-9499870  
 http://www.helitech.co.uk

**17. bis 28. August 1999**  
**Segelkunstflug-**  
**Weltmeisterschaft**  
 Weltmeisterschaft im Segelkunstflug  
 in Niederösterreich. Schon vor der  
 offiziellen Eröffnungsfeier am Abend  
 des 17. August beginnt um 9 Uhr  
 das Training. Die Wettkämpfe  
 finden vom 19. bis 28. August statt,  
 Beginn ist jeweils um 9 Uhr. Für  
 Unterhaltung ist auch am Abend ge-  
 sorgt, der Eintritt ist grundsätzlich  
 frei.  
**Informationen:** Club-Sportunion  
 Telefon: 0043-3684-60660  
 Fax: 0043-3684-606629  
 http://www.segelkunstflug-wm99.at  
**Zimmerreservierung:** Tourismus-  
 büro Öblarn (Mo-Fr, 9-11 Uhr)  
 Telefon: 0043-3684-2470

**Berichte in Aero 7/99**  
**Interflug-Piloten**

Ich fand Euren Artikel über ehe-  
 maliges Fliegerpersonal der DDR  
 sehr gut und differenziert. Jeder  
 Leser kann sich selbst sein Bild  
 darüber machen, wie unter-  
 schiedlich bei unseren in ihrer  
 Struktur sonst so ähnlichen  
 Charterairlines mit DDR-Piloten  
 umgegangen wird. Daß Air-Berlin  
 in dieser Hinsicht eine Vorzeige-  
 airline ist, ist unter Insidern  
 schon länger bekannt. Als Berli-  
 ner bin ich sehr froh darüber, daß  
 sich dieses bestätigt hat. Fliegen-  
 des Personal sollte nicht nach sei-  
 ner Herkunft, sondern dem ent-  
 sprechenden fliegerischen Kön-  
 nen beurteilt werden. Oder spielt  
 die Kostenfrage etwa sogar hier-  
 bei eine Rolle?

Der Erfolg einer Air-Berlin, die  
 nicht umsonst durch die Liefe-  
 rung der 737-800 ihre Flotte auf-  
 gestockt hat, anstatt, wie geplant,  
 ihre 737-400 ausschließlich zu  
 ersetzen, zeugt auch von einer  
 intakten Unternehmensphiloso-  
 phie.

In Eurer letzten Ausgabe ist Euch  
 ein kleiner Fehler unterlaufen: Bei  
 der ausschließlich für das Sport-  
 team „Phoenix Suns“ fliegenden  
 737 der America West handelt es  
 sich nicht um eine 737-200, son-  
 dern um eine der wenigen noch  
 fliegenden 737-100.

*Daniel Hagen-Durackovic /  
 Großziethen bei Berlin*

**Linientreue?**

Wer konnte in der ex-DDR Pilot  
 werden oder überhaupt in der  
 Fliegerei, beruflich oder als Hob-  
 by, tätig sein? Doch nur die Lini-  
 entreuen und mit einem kader-  
 politisch einwandfreien Elternhaus,  
 wie man so schön im Politjargon  
 sagte.

Mitleid gehört jenen, die nicht  
 einmal die Möglichkeit hatten, Se-  
 gelflieger, geschweige denn Inter-  
 flug-Piloten zu werden. Das soll-

ten die ex-Interflug-Piloten nicht  
 vergessen und sich selber fragen,  
 unter welchen Voraussetzungen  
 sie im Arbeiter- und Bauernstaat  
 fliegen durften.  
*Susanne Müller / Stuttgart*

**Fehlender Text**

Im letzten Heft sind aufgrund ei-  
 ner technischen Panne die letzten  
 Zeilen des Artikels von Karl Mor-  
 genstern über das Schicksal der  
 ehemaligen Interflug-Piloten nicht  
 gedruckt wurden. Wir möchten  
 sie auf diesem Weg nachreichen:

*Vater Günter Schmidt, 64, gehörte  
 bei der Interflug mit ein paar Welt-  
 kriegspiloten zu den „Männern der  
 ersten Stunde“ und wurde später ei-  
 ner der Verantwortlichen der Flug-  
 sicherung der DDR. Der einstige In-  
 terflug-Funker („9939 Stunden und  
 37 Minuten“) knüpfte in Schönefeld  
 Knoten zwischen Vergangenheit  
 und Zukunft. Sein Sohn aber geht  
 seinen Weg bei der Deutschen Luft-  
 hansa.*

*Die Aero-Redaktion*

**Top Jobs in Aero 7,  
 Keine Voraus**

In dem Artikel ist le  
 gabe falsch. Seit d  
 semester '99 ist eir  
 vereinbarung mit c  
 Flight Training, die  
 dene Berufsgrund  
 voraussetzt, nicht r  
 dige Bedingung für  
 gang. Die Hochschu  
 Kooperationsverträ  
 drei anderen Flu  
 schlossen (DVH, Ha  
 Fly, Berlin, und Aer  
 ner Neustadt) und i  
 ren Flugschulen ge  
 abgeneigt.

*Nik  
 Kursspi*

**Artikel in Aero 6/99  
 Carvair**

Wo Herr Hartung v  
 „Black Knife“ schr  
 „Black Knight“ se  
 wurde diese Raket  
 mera abgeliefert. V  
 in der Klimaanlage  
 entstand unterweg  
 der Ausrüstung de  
 diese mußte na  
 zurückgefliegen we  
 1976 waren noch  
 flugtauglich. Sechs  
 nur vier, waren ir  
 auch tatsächlich i  
 stimmt nicht, daß  
 1976 im ehemalige  
 Kongo geflogen se  
 Dienst der Verein  
 waren dort im Ja  
 Carvairs von In  
 Luxembourg (also :



Außerdem erscheinen im  
 top special Verlag:  
 Rute & Rolle, KUTTER & KÜSTE,  
 SPRINT, GOLF SPORT,  
 SAVOIR-VIVRE, rallye racing,  
 tennis magazin, fliegermagazin,  
 Fly and glide, TREKKERS World,  
 fotoMAGAZIN, FOTOwirtschaft,  
 PHOTO TECHNIK INTERNATIONAL  
**Verlagsleitung:**  
 Wolf-Dieter Koch,  
 Uwe Jacobsen

Marion Behrend,  
 Jochim Klüver,  
 Carola Volbeding

**Ständige Mitarbeiter**  
 Jörg-Peter Berendsen,  
 Jens Flottau, Gunter Hartung,  
 Günter Jaunig, Malcolm V.  
 Lowe, Daniel Martel, Rudolf  
 Metzler, Karl Morgenstern,  
 Astrid Röben, Heiner  
 Siegmund, Horst Walter,  
 Christofer Witt

Copyright  
 top special Verlag

**Fragen an die Redaktion**

**Sekretariat**  
 Aero International  
 Snezana Schumacher  
 Im Tal 14  
 28870 Otterstedt  
 Telefon: 04205 / 39450  
 Fax: 04205 / 7381

**Redaktion**  
 Redaktionsleiter  
 Dietmar Plath  
 Redaktion  
 Achim Figgen,  
 Brigitte Rothfischer  
**Grafische Gestaltung**  
 Eberhard Frenzel (Leitung),  
 Wolfgang Tiedemann  
 (stv. Leitung),

e-mail: At  
 T-Online.d  
 www.flyin  
 aero-interr

**Fragen zu**

dsb-Abobet  
 Internation  
 D-74168 Ne  
 Telefon: 07  
 Fax: 07132 /  
 e-Mail: asva  
**Abonment**  
 12 Hefte im  
 (inkl. 7% M  
 Versand, Ös  
 Schweiz: sFr  
 übriges Aus  
 Luftpost au  
 Telefon 004

Adressände  
 siehe dsb-A  
 Bestellung v  
 nements Te

**Fragen an**

top special  
 Nebendahs  
 D-22041 Ha  
 Telefon: 04  
 oder 040 / 3  
 Fax: 040 / 3